



SENADO FEDERAL

PARECER Nº 5, DE 2010

Da COMISSÃO DE ASSUNTOS SOCIAIS, sobre o Projeto de Lei do Senado nº 228, de 2009, de autoria do Senador Paulo Paim, que altera a Lei nº 7.418, de 16 de dezembro de 1985, que instituiu o Vale-Transporte, para dispor sobre o seu custeio e dá outras providências.

RELATOR: Senador **CRISTOVAM BUARQUE**

RELATOR “AD HOC”: Senador **MÃO SANTA**

I – RELATÓRIO

O Projeto de Lei do Senado nº 228, de 2009, que *altera a Lei nº 7.418, de 16 de dezembro de 1985, que instituiu o Vale-Transporte, para dispor sobre o seu custeio e dá outras providências* é de autoria do eminente Senador PAULO PAIM.

A presente proposição determina em síntese, que o empregador, pessoa física ou jurídica, custeará integralmente o vale-transporte.

O vale-transporte constitui direito do trabalhador brasileiro e tem base legal desde 1985, estabelecendo a legislação vigente a co-participação do

empregado na alíquota de 6% (seis por cento) do valor recebido a título de vale-transporte.

Segundo o autor, tanto a lei, como o seu regulamento, fixam uma série de regras confusas para a efetivação desta participação, sendo que em alguns casos, quando o salário é um pouco maior, o valor do vale-transporte é descontado totalmente do salário do empregado, gerando tratamento discriminatório.

Não foram apresentadas emendas à proposição até a presente data.

II – ANÁLISE

Nos termos do art. 90, inciso I, combinado com o art. 100, inciso I, do Regimento Interno do Senado Federal, compete à Comissão de Assuntos Sociais dar parecer sobre o Projeto de Lei, em caráter terminativo.

Alterações promovidas na legislação do vale-transporte estão afetas ao campo do Direito do Trabalho.

Normas com esse conteúdo estão entre aquelas de iniciativa comum, previstas no art. 61 e de competência privativa da União nos termos do art. 22, I, ambos dispositivos da Constituição Federal.

Cabe ao Congresso Nacional a competência para legislar sobre o tema, nos termos do art. 48 da mesma Carta. Observados esses pressupostos, temos que a proposição não apresenta vícios de inconstitucionalidade nem de ilegalidade.

O projeto de lei em discussão altera a redação do art. 1º da Lei nº 7.418, de 16 de dezembro de 1985, que instituiu o vale-transporte, para dispor que o seu custeio será efetivado integralmente pelo empregador. Revoga também, por via de consequência, o parágrafo único do art. 4º da mesma lei onde está consignado que o empregador participará dos gastos de deslocamento do trabalhador com a ajuda de custo equivalente à parcela que exceder a 6% (seis por cento) do seu salário básico.

Com a alteração proposta se estabelece um tratamento isonômico para

todos os trabalhadores, que farão jus ao vale-transporte, a ser custeado integralmente pelo empregador, sem qualquer co-participação.

Lembramos, ainda, que nos termos do disposto no Decreto nº 95.247, de 17 de novembro de 1987, o valor efetivamente pago e comprovado pelo empregador, pessoa jurídica, na aquisição de Vale-Transporte, poderá ser deduzido como despesa operacional, na determinação do lucro real, no período-base de competência da despesa.

A proposta do eminente Senador PAULO PAIM visa equalizar a concessão do vale-transporte para todos os trabalhadores empregados. A idéia de consignar no salário a dedução de seis por cento do valor do vale-transporte para o empregado não faz mais sentido.

No mundo contemporâneo, onde a irracionalidade humana vem destruindo o planeta com a maciça emissão de carbono, o vale-transporte é um alento ao meio ambiente, pois estimula a utilização do transporte coletivo.

Imaginem a contribuição que esta proposição poderá significar para o meio ambiente se for aprovada. Serão milhares de empregados que atualmente se utilizam de transporte individual automotivo, deixando seus automóveis em casa para aproveitarem o benefício do vale-transporte.

Além disso, os incentivos fiscais antes existentes foram suprimidos, como é o caso do art. 3º da Lei nº 7.418, de 16 de dezembro de 1985, que foi suprimido pela Lei nº 9.532, de 10 de dezembro de 1997, restringindo-se a possibilidade de dedução como despesa operacional, na determinação do lucro real, no período-base de competência da despesa.

Dessa forma, não há que se falar em maior impacto para o empregador nem para as finanças públicas. Segundo o Sistema de Acompanhamento de Salários do Dieese, no ano de 2008, mais da metade (56%) das categorias de trabalhadores tinham pisos salariais cujo valor não ultrapassava 1,25 salário mínimo e que 77% dos pisos estabelecidos não ultrapassaram o valor de um 1,5 salário mínimo.

Constatou-se, também, que pouco mais de 2% das categorias, somente, conseguiram definir pisos com valor acima de 2,5 salários mínimos.

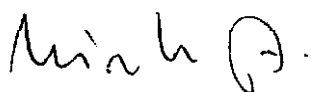
Por todas essas razões é que o presente projeto de lei merece a nossa acolhida.

III – VOTO

Em face do exposto, votamos pela aprovação do Projeto de Lei do Senado nº 228, de 2009.

Sala da Comissão, 9 de dezembro de 2009.

 ROSALBA CIARLINI
Comissão de Assuntos Sociais, Presidente
Presidente

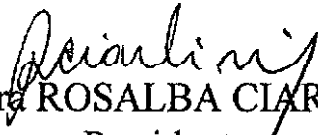
 , Relator

COMISSÃO DE ASSUNTOS SOCIAIS

IV - DECISÃO DA COMISSÃO

A Comissão de Assuntos Sociais, em reunião realizada nesta data, aprova o Projeto de Lei do Senado nº 228 de 2009, de autoria do Senador Paulo Paim.

Sala da Comissão, em 09 de dezembro de 2009.


Senadora ROSALBA CIARLINI
Presidente

COMISSÃO DE ASSUNTOS SOCIAIS

PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 228 DE 2009

ASSINAM O PARECER NA REUNIÃO DE 09 / 12 / 2009 OS SENHORES (AS) SENADORES (AS)

PRESIDENTE: SENADORA ROSALBA CIARLINI

RELATOR AD HOC: SENADOR MÃO SANTA

BLOCO DE APOIO AO GOVERNO	BLOCO DE APOIO AO GOVERNO
(vago)	1- (vago)
AUGUSTO BOTELHO (PT)	2- CÉSAR BORGES (PR)
PAULO PAIM (PT) (autor)	3- EDUARDO SUPLICY (PT)
MARCELO CRIVELLA (PRB)	4- INÁCIO ARRUDA (PCdoB)
ÁTIMA CLEIDE (PT)	5- IDELI SALVATTI (PT)
ROBERTO CAVALCANTI (PRB)	6- (vago)
RENATO CASAGRANDE (PSB)	7- JOSÉ NERY (PSOL)
MAIORIA (PMDB E PP)	MAIORIA (PMDB E PP)
GERALDO MESQUITA JÚNIOR (PMDB)	1- LOBÃO FILHO (PMDB)
GILVAM BORGES (PMDB)	2- ROMERO JUCÁ (PMDB)
PAULO DUQUE (PMDB)	3- VALDIR RAUPP (PMDB)
(vago)	4- GARIBALDI ALVES FILHO (PMDB)
MÃO SANTA (PSC)	5- WELLINGTON SALGADO DE OLIVEIRA (PMDB)
BLOCO DA MINORIA (DEM E PSDB)	BLOCO DA MINORIA (DEM E PSDB)
ADELMIR SANTANA (DEM)	1- HERÁCLITO FORTES (DEM)
ROSALBA CIARLINI (DEM) (Presidente)	2- OSVALDO SOBRINHO (PTB)
RAIM MORAIS (DEM)	3- MARIA DÓ CARMO ALVES (DEM)
RAIMUNDO COLOMBO (DEM)	4- JOSÉ AGRIPIÑO (DEM)
FLÁVIO ARNS (PSDB)	5- SÉRGIO GUERRA (PSDB)
EDUARDO AZEREDO (PSDB)	6- MARISA SERRANO (PSDB)
PAPALÉO PAES (PSDB)	7- LÚCIA VÂNIA (PSDB)
PTB TITULARES	PTB SUPLENTE
MOZARILDO CAVALCANTI	1- GIM ARGELLO
PDT TITULARES	PDT SUPLENTE
JOÃO DURVAL	1- CRISTOVAM BUARQUE

COMISSÃO DE ASSUNTOS SOCIAIS - LISTA DE VOTAÇÃO

PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 228, DE 2009

Bloco de Apoio ao Governo (PT, PSB, PR, PRB, P, do B)	SIM	NÃO	AUTOR	ABSTENÇÃO	Suplentes	SIM	NÃO	AUTOR	ABSTENÇÃO
TITULARES									
(vago)					1- (vago)				
AUGUSTO BOTELHO (PT)	X				2- CÉSAR BORGES (PR)				
PAULO PAIM (PT)			X		3- EDUARDO SUPLICY (PT)				
MARCELO CRIVELLA (PRB)		X			4- INÁCIO ARRUDA (PC do B)	X			
FATIMA CLEIDE (PT)					5- IDELI SALVATTI (PT)				
ROBERTO CAVALCANTI (PRB)					6- (vago)				
RENATO CASAGRANDE (PSB)				X	7- JOSÉ NERY (PSOL)				
MAIORIA (PMDB E PP)					MAIORIA (PMDB E PP)				
TITULARES	SIM	NÃO	AUTOR	ABSTENÇÃO	SUPLENTE	SIM	NÃO	AUTOR	ABSTENÇÃO
GERALDO MESQUITA JÚNIOR (PMDB)					1- LOBÃO FILHO (PMDB)	X			
GUAYANA BORGES (PMDB)					2- ROMERO JUCÁ (PMDB)				
PAULODUQUE (PMDB)					3- VALDIR RAUPP (PMDB)				
(vago)					4- GARIBALDI ALVES FILHO (PMDB)				
MAO SANTA (PSC)	X				5- WELLINGTON SALGADO DE OLIVEIRA (PMDB)				
Bloco da Minoria (DEM e PSDB)	SIM	NÃO	AUTOR	ABSTENÇÃO	Bloco da Minoria (DEM e PSDB)	SIM	NÃO	AUTOR	ABSTENÇÃO
TITULARES					SUPLENTE				
ADELMIR SANTANA (DEM)					1- HERACLITO FORTES (DEM)				
ROSALBA CHARLINI (DEM) (Presidente)					2- OSVALDO SOBRINHO (PTB)				
EFRAIM MORAIS (DEM)					3- MARIA DO CARMO ALVES (DEM)				
RAIMUNDO COLOMBO (DEM)					4- JOSÉ AGRIPINO (DEM)				
FLAVIO ARNS (PSDB)	X				5- SÉRGIO GUERRA (PSDB)				
EDUARDO AZEREDO (PSDB)					6- MARISA SERRANO (PSDB)				
PAPALÉO PAES (PSDB)					7- LÚCIA VÂNIA (PSDB)				
PTB	SIM	NÃO	AUTOR	ABSTENÇÃO	PTB	SIM	NÃO	AUTOR	ABSTENÇÃO
TITULARES					SUPLENTE				
MOZARILDO CAVALCANTI	X				1- GIM ARGELLO				
PDI	SIM	NÃO	AUTOR	ABSTENÇÃO	PDI	SIM	NÃO	AUTOR	ABSTENÇÃO
TITULAR					SUPLENTE				
JOÃO DURAL					1- CRISTOVAM BUARQUE	X			

TOTAL: JJ SIM: 27 NÃO: 01 ABSTENÇÃO: 01 AUTOR: 01 PRESIDENTE: 01 SALA DAS REUNIÕES, EM 05/12/2009.

OBS.: O VOTO DO AUTOR DA PROPOSIÇÃO NÃO SERÁ COMPUTADO, CONSIGNANDO-SE SUA PRESENÇA PARA EFEITO DE QUORUM (art. 12, § 8º - RIS)


Senadora ROSALBA CHARLINI (DEM)
PRESIDENTE

**SUBSECRETARIA DE APOIO ÀS COMISSÕES PERMANENTES
COMISSÃO DE ASSUNTOS SOCIAIS**

OF. nº 365/09 - PRES/CAS

Brasília, 9 de dezembro de 2009.

Senhor Presidente,

Nos termos do § 2º do artigo 91 do Regimento Interno do Senado Federal, comunico a Vossa Excelência que esta Comissão aprovou, em decisão terminativa, o Projeto de Lei do Senado nº 228, de 2009, que “Altera a Lei nº 7.418, de 16 de dezembro de 1985, que instituiu o Vale-Transporte, para dispor sobre o seu custeio e dá outras providências”, de autoria do Senador Paulo Paim.

Atenciosamente,


Senadora ROSALBA CIARLINI
Presidente da Comissão de Assuntos Sociais

Excelentíssimo Senhor
Senador JOSÉ SARNEY
DD. Presidente do Senado Federal
SENADO FEDERAL

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA SECRETARIA-GERAL DA MESA

CONSTITUIÇÃO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL DE 1988

.....
Art. 22. Compete privativamente à União legislar sobre:

I - direito civil, comercial, penal, processual, eleitoral, agrário, marítimo, aeronáutico, espacial e do trabalho;
.....

Seção II DAS ATRIBUIÇÕES DO CONGRESSO NACIONAL

Art. 48. Cabe ao Congresso Nacional, com a sanção do Presidente da República, não exigida esta para o especificado nos arts. 49, 51 e 52, dispor sobre todas as matérias de competência da União, especialmente sobre:

I - sistema tributário, arrecadação e distribuição de rendas;

II - plano plurianual, diretrizes orçamentárias, orçamento anual, operações de crédito, dívida pública e emissões de curso forçado;

III - fixação e modificação do efetivo das Forças Armadas;

IV - planos e programas nacionais, regionais e setoriais de desenvolvimento;

V - limites do território nacional, espaço aéreo e marítimo e bens do domínio da União;

VI - incorporação, subdivisão ou desmembramento de áreas de Territórios ou Estados, ouvidas as respectivas Assembléias Legislativas;

VII - transferência temporária da sede do Governo Federal;

VIII - concessão de anistia;

IX - organização administrativa, judiciária, do Ministério Público e da Defensoria Pública da União e dos Territórios e organização judiciária, do Ministério Público e da Defensoria Pública do Distrito Federal;

~~X - criação, transformação e extinção de cargos, empregos e funções públicas;~~

~~XI - criação, estruturação e atribuições dos Ministérios e órgãos da administração pública;~~

X - criação, transformação e extinção de cargos, empregos e funções públicas, observado o que estabelece o art. 84, VI, b; (Redação dada pela Emenda Constitucional nº 32, de 2001)

XI - criação e extinção de Ministérios e órgãos da administração pública; (Redação dada pela Emenda Constitucional nº 32, de 2001)

XII - telecomunicações e radiodifusão;

XIII - matéria financeira, cambial e monetária, instituições financeiras e suas operações;

XIV - moeda, seus limites de emissão, e montante da dívida mobiliária federal.

~~XV - fixação do subsídio dos Ministros do Supremo Tribunal Federal, por lei de iniciativa conjunta dos Presidentes da República, da Câmara dos Deputados, do Senado Federal e do Supremo Tribunal Federal;~~

~~observado o que dispõem os arts. 39, § 4º, 150, II, 153, III, e 153, § 2º, I. (Incluído pela Emenda Constitucional nº 19, de 1998)~~

XV - fixação do subsídio dos Ministros do Supremo Tribunal Federal, observado o que dispõem os arts. 39, § 4º; 150, II; 153, III; e 153, § 2º, I. (Redação dada pela Emenda Constitucional nº 41, 19.12.2003)

.....

Subseção III
Das Leis

Art. 61. A iniciativa das leis complementares e ordinárias cabe a qualquer membro ou Comissão da Câmara dos Deputados, do Senado Federal ou do Congresso Nacional, ao Presidente da República, ao Supremo Tribunal Federal, aos Tribunais Superiores, ao Procurador-Geral da República e aos cidadãos, na forma e nos casos previstos nesta Constituição.

§ 1º - São de iniciativa privativa do Presidente da República as leis que:

I - fixem ou modifiquem os efetivos das Forças Armadas;

II - disponham sobre:

a) criação de cargos, funções ou empregos públicos na administração direta e autárquica ou aumento de sua remuneração;

b) organização administrativa e judiciária, matéria tributária e orçamentária, serviços públicos e pessoal da administração dos Territórios;

~~c) servidores públicos da União e Territórios, seu regime jurídico, provimento de cargos, estabilidade e aposentadoria de civis, reforma e transferência de militares para a inatividade;~~

c) servidores públicos da União e Territórios, seu regime jurídico, provimento de cargos, estabilidade e aposentadoria; (Redação dada pela Emenda Constitucional nº 18, de 1998)

d) organização do Ministério Público e da Defensoria Pública da União, bem como normas gerais para a organização do Ministério Público e da Defensoria Pública dos Estados, do Distrito Federal e dos Territórios;

~~e) criação, estruturação e atribuições dos Ministérios e órgãos da administração pública.~~

e) criação e extinção de Ministérios e órgãos da administração pública, observado o disposto no art. 84, VI (Redação dada pela Emenda Constitucional nº 32, de 2001)

f) militares das Forças Armadas, seu regime jurídico, provimento de cargos, promoções, estabilidade, remuneração, reforma e transferência para a reserva. (Incluída pela Emenda Constitucional nº 18, de 1998)

§ 2º - A iniciativa popular pode ser exercida pela apresentação à Câmara dos Deputados de projeto de lei subscrito por, no mínimo, um por cento do eleitorado nacional, distribuído pelo menos por cinco Estados, com não menos de três décimos por cento dos eleitores de cada um deles.

.....

LEI Nº 7.418, DE 16 DE DEZEMBRO DE 1985.

Institui o Vale-Transporte e dá outras providências.

.....

~~Art. 3º Sem prejuízo da dedução como despesa operacional, a pessoa jurídica poderá deduzir, do imposto de renda devido, valor equivalente à aplicação da alíquota cabível do imposto de renda sobre o valor das despesas comprovadamente realizadas, no período-base, na concessão do Vale-Transporte, na forma em que dispuser o regulamento desta Lei. (Renumerado pela Lei 7.619, de 30.9.1987) (Revogado pela Lei nº 9.532, de 10.12.97) (Vide Medida Provisória nº 2.189-49, de 2001)~~

~~Parágrafo único— A dedução a que se refere este artigo, em conjunto com as de que tratam as Leis nºs 6.297, de 15 de dezembro de 1975, e 6.321, de 14 de abril de 1976, não poderá reduzir o imposto devido em mais de 10% (dez por cento), observado o que dispõe o § 3º de art. 1º do Decreto-lei nº 1.704, de 23 de outubro de 1970, podendo o eventual excesso ser aproveitado por dois exercícios subsequentes.~~

.....

LEI Nº 9.532, DE 10 DE DEZEMBRO DE 1997.

Conversão da MPv nº 1.602, de 1997

Altera a legislação tributária federal e dá outras providências.

.....

*DOCUMENTOS ANEXADOS PELA SECRETARIA-GERAL DA MESA, NOS
TERMOS DO ART. 250 DO REGIMENTO INTERNO*

VOTO EM SEPARADO

Perante a COMISSÃO DE ASSUNTOS SOCIAIS, em decisão terminativa, sobre o Projeto de Lei do Senado nº 228 de 2009, do senador Paulo Paim, *que altera a Lei 7418, de 16 de dezembro de 1985, que instituiu o Vale-Transporte, para dispor sobre o seu custeio e dá outras providências.*

I – RELATÓRIO

Vem a exame desta Comissão, em caráter terminativo, o Projeto de Lei do Senado nº 228, de 2009, que altera a Lei nº 7.418, de 16 de dezembro de 1985, que instituiu o Vale-Transporte, para dispor sobre o seu custeio e dá outras providências, cuja autoria é do eminente Senador Paulo Paim.

Na sua essência, a proposição estabelece que o empregador, pessoa física ou jurídica, custeará integralmente o vale-transporte.

Nos termos da nova redação proposta ao art. 1º da Lei nº 7.418, de 1985, fica assegurada a concessão do vale-transporte, que o empregador, pessoa física ou jurídica, custeará integralmente e antecipará ao empregado para utilização efetiva em despesas de deslocamento residência-trabalho e vice-versa, por meio do sistema de transporte coletivo público, urbano ou intermunicipal e/ou interestadual com características semelhantes aos urbanos, geridos diretamente ou mediante concessão ou permissão de linhas regulares e com tarifas fixadas pela autoridade competente, excluídos os serviços seletivos e os especiais.

Para dar maior consequência à proposta, o art. 2º do projeto revoga o parágrafo único do art. 4º da Lei nº 7.418, de 1985, que prevê a participação do

empregador nos gastos de deslocamento do trabalhador com a ajuda de custo equivalente à parcela que exceder a 6% (seis por cento) de seu salário básico.

Distribuída a matéria no âmbito desta Comissão, coube a relatoria ao Senador Cristovam Buarque, que apresentou relatório pela aprovação da proposição nos termos como foi redigida.

Não foram apresentadas emendas ao projeto até a presente data.

II – ANÁLISE

Nos termos do art. 90, inciso I, combinado com o art. 100, inciso I, do Regimento Interno do Senado Federal, compete à Comissão de Assuntos Sociais dar parecer sobre o Projeto de Lei do Senado nº 228, de 2009, em caráter terminativo.

Alterações promovidas na legislação do vale-transporte estão afetas ao campo do Direito do Trabalho.

Normas com esse conteúdo estão entre aquelas de iniciativa comum, previstas no art. 61 e de competência privativa da União nos termos do art. 22, I, ambos dispositivos da Constituição Federal.

Cabe ao Congresso Nacional a competência para legislar sobre o tema, nos termos do art. 48 da mesma Carta. Observados esses pressupostos, temos que a proposição não apresenta vícios de inconstitucionalidade nem de ilegalidade.

Atualmente, pela sistemática da Lei nº 7.418, de 1985, regulamentada pelo Decreto nº 95.247, de 1987, o vale-transporte, adquirido pelo empregador e repassado ao trabalhador, é descontado deste no valor equivalente de até 6% de seu salário básico. Caso o valor do transporte seja superior a esse percentual descontado, o restante é custeado pelo empregador.

No mérito, o que pretende o projeto é alterar a regra de custeio, excluindo o pagamento do valor do transporte pelo trabalhador, repassando-o integralmente ao empregador.

Assim, o empregador passará a pagar, integral e indistintamente, todo o valor do transporte a qualquer empregado, independentemente de sua faixa salarial.

Cabe ressaltar, também, que, pela regra vigente, o trabalhador pode optar ou não pelo recebimento do vale-transporte concedido pelo empregador, considerando o valor de sua remuneração, uma vez que pode lhe ser mais vantajoso arcar integralmente com o valor, em vez de ter descontado seis por cento de seu salário.

A legislação em vigor harmoniza e trata os trabalhadores de forma isonômica, equalizando o custeio do vale-transporte, que no caso dos trabalhadores com menores salários e com dificuldades para suportá-lo, é custeado quase que totalmente pelas empresas.

Essa prática garante o necessário tratamento diferenciado entre os

trabalhadores. Da mesma forma como ocorre com o Imposto de Renda, onde quem paga mais é justamente aqueles que mais recebem, observada a regra da proporcionalidade.

Outro aspecto a considerar está no fato de que o repasse integral dos custos para o empregador acarretará aumento considerável do contrato de trabalho. Desta forma, se aprovada a proposição, a empresa terá despesa extra de seis por cento sobre a folha de salários.

No tocante à justificativa do autor de que a empresa poderá obter benefícios fiscais pelas despesas com o vale-transporte (conforme dispõe o Decreto nº 95.247, de 1987), há aqui duas situações distintas: I) a utilização dos valores pagos para cálculo do lucro real; e II) a dedução do imposto de renda devido.

Vale notar que nenhuma das duas hipóteses desonera efetivamente as empresas, pois se estima que 97% das indústrias no Brasil sejam compostas por micro e pequenas empresas. Quase a totalidade delas está sujeita a regime de lucro presumido, não podendo utilizar o gasto com vale-transporte para deduções fiscais. Portanto, é quase insignificante o número de empresas que poderão deduzir os gastos com vale-transporte.

Em relação à dedução do imposto de renda, esta representa abatimento de apenas uma parcela do custo do vale-transporte. Os valores pagos não abatem do imposto de renda efetivo, e sim da base de cálculo, suportando as empresas a maior parcela do custo.

Nestes termos, muito pouco poderá ser deduzido do valor da do acréscimo à folha de salários, elevando ~~consideravelmente~~ o custo efetivo por posto de trabalho, acarretando, em contrapartida, diminuição na capacidade de investimento das empresas e de geração de novos empregos, principalmente das micro e pequenas empresas, onde está concentrado o grande volume de postos de trabalho no País.

Atenta-se, ainda, para o caso dos empregadores domésticos, que passarão a arcar integralmente com o custo do vale-transporte sem qualquer benefício fiscal, o que onerará em muito o contrato de trabalho dos empregados domésticos, com a conseqüente queda de contratações formais, em prejuízo da categoria profissional.

Não há razão ponderável, para se alterar um benefício ao trabalhador brasileiro que vem dando certo. O vale-transporte, nos termos da legislação vigente, atende muito bem as necessidades de transporte, principalmente do empregado de baixa renda que habita em locais mais distantes e precisa desse subsídio para poder ter acesso ao mercado formal de trabalho.

A elevação de custos da mão-de-obra poderá representar aumento de preços e retração na geração de novos postos de trabalho, pois são tantas as obrigações de natureza trabalhista, previdenciária e fiscal, que muitas vagas por certo serão simplesmente eliminadas e as informais, que poderiam ser formalizadas, sofrerão adiamento.

Não esqueçamos que o Brasil, embora venha respondendo bem à crise econômica internacional, ainda tem setores muito afetados, especialmente os

voltados para a exportação, que sofrem forte concorrência externa e enfrentam um câmbio que se apresenta altamente desfavorável.

III – VOTO

Em face do exposto, votamos pela REJEIÇÃO do Projeto de Lei do Senado nº 228, de 2009.

Sala da Comissão,

A handwritten signature in black ink, consisting of a large, stylized 'R' followed by a long horizontal stroke.

Senador ROBERTO CAVALCANTI

VOTO VENCIDO DO SENADOR MARCELO CRIVELLA PERANTE A COMISSÃO DE ASSUNTOS SOCIAIS

I – RELATÓRIO

Vem a exame desta Comissão, em caráter terminativo, o Projeto de Lei do Senado nº 228, de 2009, que altera a Lei nº 7.418, de 16 de dezembro de 1985, que instituiu o Vale-Transporte, para dispor sobre o seu custeio e dá outras providências, cuja autoria é do eminente Senador Paulo Paim.

Na sua essência, a proposição estabelece que o empregador, pessoa física ou jurídica, custeará integralmente o vale-transporte.

Nos termos da nova redação proposta ao art. 1º da Lei nº 7.418, de 1985, fica assegurada a concessão do vale-transporte, que o empregador, pessoa física ou jurídica, custeará integralmente e antecipará ao empregado para utilização efetiva em despesas de deslocamento residência-trabalho e vice-versa, por meio do sistema de transporte coletivo público, urbano ou intermunicipal e/ou interestadual

com características semelhantes aos urbanos, geridos diretamente ou mediante concessão ou permissão de linhas regulares e com tarifas fixadas pela autoridade competente, excluídos os serviços seletivos e os especiais.

Para dar maior consequência à proposta, o art. 2º do projeto revoga o parágrafo único do art. 4º da Lei nº 7.418, de 1985, que prevê a participação do empregador nos gastos de deslocamento do trabalhador com a ajuda de custo equivalente à parcela que exceder a 6% (seis por cento) de seu salário básico.

Distribuída a matéria no âmbito desta Comissão, coube a relatoria ao Senador Cristovam Buarque, que apresentou relatório pela aprovação da proposição nos termos como foi redigida.

Não foram apresentadas emendas ao projeto até a presente data.

II – ANÁLISE

Nos termos do art. 90, inciso I, combinado com o art. 100, inciso I, do Regimento Interno do Senado Federal, compete à Comissão de Assuntos Sociais dar parecer sobre o Projeto de Lei do Senado nº 228, de 2009, em caráter terminativo.

Alterações promovidas na legislação do vale-transporte estão afetas ao campo do Direito do Trabalho.

Normas com esse conteúdo estão entre aquelas de iniciativa comum, previstas no art. 61 e de competência privativa da União nos termos do art. 22, I, ambos dispositivos da Constituição Federal.

Cabe ao Congresso Nacional a competência para legislar sobre o tema, nos termos do art. 48 da mesma Carta. Observados esses pressupostos, temos que a proposição não apresenta vícios de inconstitucionalidade nem de ilegalidade.

Atualmente, pela sistemática da Lei nº 7.418, de 1985, regulamentada pelo Decreto nº 95.247, de 1987, o vale-transporte, adquirido pelo empregador e repassado ao trabalhador, é descontado deste no valor equivalente de até 6% de seu salário básico. Caso o valor do transporte seja superior a esse percentual descontado, o restante é custeado pelo empregador.

No mérito, o que pretende o projeto é alterar a regra de custeio, excluindo o pagamento do valor do transporte pelo trabalhador, repassando-o integralmente ao empregador.

Assim, o empregador passará a pagar, integral e indistintamente, todo o valor do transporte a qualquer empregado, independentemente de sua faixa salarial.

Cabe ressaltar, também, que, pela regra vigente, o trabalhador pode optar ou não pelo recebimento do vale-transporte concedido pelo empregador, considerando o valor de sua remuneração, uma vez que pode lhe ser mais vantajoso arcar integralmente com o valor, em vez de ter descontado seis por cento de seu salário.

A legislação em vigor harmoniza e trata os trabalhadores de forma isonômica, equalizando o custeio do vale-transporte, que no caso dos trabalhadores com menores salários e com dificuldades para suportá-lo, é custeado quase que totalmente pelas empresas.

Essa prática garante o necessário tratamento diferenciado entre os trabalhadores. Da mesma forma como ocorre com o Imposto de Renda, onde quem paga mais é justamente aqueles que mais recebem, observada a regra da proporcionalidade.

Outro aspecto a considerar está no fato de que o repasse integral dos custos para o empregador acarretará aumento considerável do contrato de trabalho. Desta forma, se aprovada a proposição, a empresa terá despesa extra de seis por cento sobre a folha de salários.

No tocante à justificativa do autor de que a empresa poderá obter benefícios fiscais pelas despesas com o vale-transporte (conforme dispõe o Decreto nº 95.247, de 1987), há aqui duas situações distintas: I) a utilização dos valores pagos para cálculo do lucro real; e II) a dedução do imposto de renda devido.

Vale notar que nenhuma das duas hipóteses desonera efetivamente as empresas, pois se estima que 97% das indústrias no Brasil sejam compostas por micro e pequenas empresas. Quase a totalidade delas está sujeita a regime de lucro presumido, não podendo utilizar o gasto com vale-transporte para deduções fiscais. Portanto, é quase insignificante o número de empresas que poderão deduzir os gastos com vale-transporte.

Em relação à dedução do imposto de renda, esta representa abatimento de apenas uma parcela do custo do vale-transporte. Os valores pagos não abatem do imposto de renda efetivo, e sim da base de cálculo, suportando as empresas a maior parcela do custo.

Nestes termos, muito pouco poderá ser deduzido do valor da do acréscimo à folha de salários, elevando consideravelmente o custo efetivo por posto de trabalho, acarretando, em contrapartida, diminuição na capacidade de investimento das empresas e de geração de novos empregos, principalmente das micro e pequenas empresas, onde está concentrado o grande volume de postos de trabalho no País.

Atenta-se, ainda, para o caso dos empregadores domésticos, que passarão a arcar integralmente com o custo do vale-transporte sem qualquer benefício fiscal, o que onerará em muito o contrato de trabalho dos empregados domésticos, com a conseqüente queda de contratações formais, em prejuízo da categoria profissional.

Não há razão ponderável, para se alterar um benefício ao trabalhador brasileiro que vem dando certo. O vale-transporte, nos termos da legislação vigente, atende muito bem as necessidades de transporte, principalmente do empregado de baixa renda que habita em locais mais distantes e precisa desse subsídio para poder ter acesso ao mercado formal de trabalho.

A elevação de custos da mão-de-obra poderá representar aumento de preços e retração na geração de novos postos de trabalho, pois são tantas as obrigações de natureza trabalhista, previdenciária e fiscal, que muitas vagas por certo serão simplesmente eliminadas e as informais, que poderiam ser formalizadas, sofrerão adiamento.

Não esqueçamos que o Brasil, embora venha respondendo bem à crise econômica internacional, ainda tem setores muito afetados, especialmente os voltados para a exportação, que sofrem forte concorrência externa e enfrentam um câmbio que se apresenta altamente desfavorável.

III – VOTO

Em face do exposto, votamos pela REJEIÇÃO do Projeto de Lei do Senado nº 228, de 2009. Sala da Comissão,

Senador MARCELO CRIVELLA

Publicado no DSF, de 04/02/2010.